

валютные, таможенные и налоговые режимы, которые имеют целый ряд льгот. Сегодня в Казахстане существует 12 Специализированных экономических зон, которые располагаются в 11 регионах республики. К примеру, только за 2018 год было создано 3 Специализированные экономические зоны: «Астана-Технополис», «МЦПС Хоргос» и «Туркестан» [5].

Сегодня транснациональные компании играют крупнейшую роль в формировании экономики государства. ТНК любого направления играют огромную роль в становлении экономики страны. Примером значимости даже пищевых ТНК для любого государства может послужить открытие первого ресторана сети быстрого питания «McDonald's». В 2016 году в столице Казахстана г.Астане был открыт первый «McDonald's». Это еще раз подчеркнуло значимость ТНК независимо от ее производственной ориентации на экономику государства [6].

Исходя из всего вышесказанного, можно сделать вывод, что на сегодняшний день транснациональные компании играют значительную роль в сложившейся экономической системе РК. Внедренные на рынок во второй половине 90-х годов транснациональные компании сегодня контролируют порядка 80% всех производственных возможностей республики. Однако, иностранные ТНК не вкладывают средства в инновационное развитие страны. Для дальнейшего стимулирования данного процесса государству необходимо проводить политику поддержки субъектов крупного предпринимательства, для их дальнейшего выхода на мировые рынки. Также, государству следует увеличить долю инвестиций в НИОКР для создания крупной национальной научно-технической базы. Стимулирование инновационного инвестирования в РК позволит увеличить конкурентоспособность страны в рамках всеобщей глобализации. Крупные инвестиции в НИОКР и инновационную деятельность позволят начать политику отхождения от сырьевой направленности экономики к развитию легкой промышленности, обрабатывающей промышленности, рынка услуг и научно-технической деятельности.

#### Список использованных источников

1. Смирнов С. ТНК в Казахстане // Центральная Азия и Кавказ. – 2006. – №4(46) – С.3
2. Музапарова Л.М., Карин Е.Т. Транснациональные компании в Казахстане// Central Asia and The Caucasus Press AB. // [https://www.ca-c.org/journal/2000/journal\\_rus/cac07\\_2000/10.muzap.shtml/](https://www.ca-c.org/journal/2000/journal_rus/cac07_2000/10.muzap.shtml/)
3. \$250 млрд иностранных инвестиций привлек Казахстан за последние 10 лет // [https://forbes.kz/news/2019/07/30/newsid\\_204748/](https://forbes.kz/news/2019/07/30/newsid_204748/)
4. Влияние транснациональных корпораций на экономику Казахстана // [https://www.inform.kz/ru/vliyanie-transnacional-nyh-korporacii-na-ekonomiku-kazahstana\\_a2943798/](https://www.inform.kz/ru/vliyanie-transnacional-nyh-korporacii-na-ekonomiku-kazahstana_a2943798/)
5. Транснациональные компании инвестируют в Казахстан // <https://agroinfo.kz/transnacionalnye-kompanii-investiruyut-v-kazakhstan/>
6. «McDONALD'S» открыл первый ресторан в Казахстане // <https://mcdonalds.kz/uploads/press-releases/irvfJmDJLQ.pdf/>

УДК 334

#### МЕМЛЕКЕТТІК-ЖЕКЕ ӘРІПТЕСТІКТІҢ АҚШ-ДАҒЫ ДАМУ ТАРИХЫ ЖӘНЕ ҚОЛДАНЫЛУ САЛАЛАРЫ

Мелдеш Диана Керімжанқызы  
*meldesh\_d@mail.ru*

Л.Н. Гумилев атындағы ЕҰУ 7М04133 Мемлекеттік-жекешелік әріптестік экономикасы тобының 1-курс магистранты, Нұр-Сұлтан қаласы, Қазақстан.

Ғылыми жетекшісі – Азатбек Т.

Америка Құрама Штаттарында МЖӘ ұзаққа созылған даму тарихы бар және ол әр-түрлі салаларда қолданысқа ие. Жүйелі дағдарыс жағдайында МЖӘ жобалары нарығының одан әрі

дамуына және МЖӘ-нің ел экономикасын қалыптасқан жағдайдан шығару қабілетіне баға бермес бұрын, АҚШ-та МЖӘ-нің қалыптасуының негізгі кезеңдерін қарастыру, сондай-ақ МЖӘ шарттарында жобаларды іске асырудың қолда бар табысты тәжірибесін талдап өткеніміз жөн.

Америка Құрама Штаттарында (АҚШ) мемлекеттік-жекеменшік серіктестік (МЖӘ) – бұл шарттық нысанда бекітілген мемлекет пен жеке меншік серіктес арасындағы мемлекеттік меншікке және мемлекеттік органдарға келісілген түрде қатысуға және дәстүрлі түрде жүктелген міндеттері бойынша функцияларды орындауға мүмкіндік беретін келісімшарт. АҚШ-да объектіге қатысты негізгі меншік құқықтары өзгермейді және мемлекет объектіні жеке компанияға қолданысқа бергеннен кейін де, оның иесі болып қала береді. АҚШ-тағы МЖӘ тәжірибесінің қалыптасуының ұзақ және кең тарихы бар. Алғашқы тәжірибелер 200 жыл бұрын американдық мемлекеттің қалыптасу кезеңінде пайда болған.

Бизнес өкілдері бастапқыда АҚШ-тағы жол құрылысына қатысты. Алғаш рет олар XVII ғасырда Концессиялар туралы айта бастады., штат губернаторлары Америкаға қоныс аударуға, жерге, өзендерге және жол құрылысына келген шетелдік азаматтарға берген кезде. Сол кезде Солтүстік Америкада мемлекет пен жеке компаниялардың ынтымақтастық шарттары еуропалықтардан айтарлықтай өзгеше болды.

Алғаш рет Концессия туралы көптеп, XVII ғасырда Америкаға қоныс аударуып келген шет ел азаматтарына, штат губернаторлары, өзен, жол құрылысына концессиялар берген кезде айтыла бастады. Сол кезде Солтүстік Америкада мемлекет пен жеке компаниялардың ынтымақтастық шарттары еуропалықтардан айтарлықтай өзгеше болды.

Мемлекеттегі алғашқы ірі жолдар ақылы болды. Сонымен, Филадельфия – Ланкастер бағыты бойынша жол 1792 жылы Пенсильванияда салынды. Мұндай жол құрылысының басты шыңы Коннектикут штатында 50 – ден астам, Нью-Йорк пен Массачусетсте 67-ден астам ақылы жол, сондай-ақ АҚШ-тағы жолдардың едәуір санын құруға келді. Бизнес өкілдерінің жол инфрақұрылымын салуға және дамытуға қатысуы, құрылыс ауқымын ұлғайтуға және жаңа жерлерді игеруге мүмкіндік берді, сондай-ақ жалпы экономикалық дамуға ықпал етті.

1806 жылы Мэрилендтен Пенсильвания және Камберленд таулары (Аппалачтардың оңтүстік-шығысындағы тау жотасы) арқылы Огайо өзеніне дейін созылған Кумберланд жолы деп аталатын ұлттық жолды қаржыландыру туралы Заңның қабылдануымен ерекшеленді. Жол құрылысындағы тағы бір маңызды сәт 1916 жылы федералды тас жол туралы Заңның қабылдануы болды, Заң федералды мақсаттағы мемлекеттік жолдарды салу бағдарламасын жүзеге асыру үшін әр штатта білікті мамандары бар жол агенттігін құруды міндеттеді. Бұл жаңалық болашақта мемлекеттік көлік департаменттерінің құрылуына және АҚШ-тағы автомобиль жолдарын салудағы мемлекеттердің рөлін күшейтуге әкелді. 1916 жылғы федералды тас жол туралы федералды заңға сәйкес Штаттардың жаңа Жол агенттіктері мен федералды үкімет арасындағы қатынастардың дамуы 1921 жылғы федералды тас жол туралы «Федералды заңда» көрініс тапты, ол сонымен қатар осы салада Штаттар мен федералды үкімет арасындағы серіктестікті құқықтық реттеуді орнатты.

АҚШ МЖӘ кеңінен таралған дамыған елдердің арасында ерекше орын алады. АҚШ-тағы МЖӘ-нің қазіргі кезеңінің басталуы 1980 жылы ел президенті лауазымын атқарған Р.Рейганның есімімен байланыстырылады. Сәйкесінше, сол кезеңнің экономикалық саясаты «рейганомика» деп аталған. Осы тарихи кезеңде инфрақұрылымдық сала кәсіпорындарының мәртебесі біртіндеп өзгере бастады. Бұрын олардың көпшілігі қоғамдық меншік ретінде мемлекеттік деңгейде, мемлекет және штат қарамағында (электр энергетикасы, газбен жабдықтау, әуежайлар, жолдар) болса, уақыт өте келе коммуналдық кәсіпорындар қарамағында қалыптаса бастады.

Екінші дүниежүзілік соғыстан кейін АҚШ-та көлік қызметтеріне сұраныстың өсуі байқалды және мемлекет соңғы технологиялар бойынша заманауи сапалы автомобиль жолдарын салу қажеттілігі түсінді. Келесі онжылдықта (1945-1955) пайдалану құқығы мемлекетке тиесілі көптеген мемлекеттерде автомобиль жолдары мен ақылы жолдардың ауқымды құрылысы жүргізіле бастады. Жеке сектор ол кезде жолдарды жобалауға, салуға және

пайдалануға іс жүзінде қатысқан жоқ. Сонымен бірге, мемлекет бизнес өкілдерінің қатысуы, мемлекеттік қаржыландырумен салыстырғанда, тас жолдарды тезірек және жақсырақ салуға мүмкіндік беретінін мойындай бастады. Нәтижесінде, 1956 жылы қолданыстағы Федералды жол жүйесіне қосу үшін 2012 миль жаңа ақылы жолдар құруды көздейтін федералды тас жол туралы заң қабылданды. Заң федералды бюджет есебінен құрылысты қаржыландыруға тыйым салды.

1980 жылдардың аяғында, Штаттар жол саласындағы федералды бағдарламаларды жүзеге асыру мақсатында, жол құрылысында жеке компаниялармен ынтымақтастық нұсқаларын белсенді түрде қарастыра бастады. Құрылыс сапасын сақтай отырып, жол салу уақытын қысқарту туралы мәселе туындады. Сонымен қатар, "жобалау-құрылыс" схемасы бойынша жүзеге асырылатын мемлекеттік – жеке әріптестіктің тиімділігін бағалау бойынша зерттеулер жүргізіле бастады. Ол схема құрылыс кезінде туындайтын шығындарды жеке серіктестікпен бөлу мақсатында күрделене түскен жобаларды іске асыру үшін тиімді болды. Мемлекет пен бизнес арасындағы ынтымақтастықтың осыған ұқсас нұсқалары, бүкіл елде жобаны жүзеге асырудың соңғы мерзімі болған жағдайда немесе жобаны жүзеге асыру, жолаушылар мен жолаушылар ағынына айтарлықтай әсер етуі мүмкін немесе әсер ететін жағдайда атап өтілді.

1990 жылдары АҚШ-та жекешелендіру айтарлықтай үлкен ауқымға ие болды. Осы онжылдықтың ортасында АҚШ Конгресі Аляскадағы электр станцияларын, әскери-теңіз, мұнай қоймаларын сатуды мақұлдады, сонымен қатар Amtrak теміржол компаниясын, федералды пошта байланысын, елдің әуе қозғалысын және басқа да ірі нысандарды басқару және бақылау жүйесін жекешелендіруге дайындық басталды. Тіпті түрмелер де жеке меншікке өте бастады [1].

Қазіргі таңда АҚШ-та федералды, муниципалды органдар мен жеке компаниялар арасында МЖӨ-нің мыңдаған сәтті аяқталған жобалары бар. Инфрақұрылымды жаңғырту, көлік жүйесін дамыту, су ресурстарын үнемді пайдалану, тұрмыстық қалдықтарды кәдеге жарату және т.б. тартымды салалар болып табылады, ұлттық мемлекеттік-жекешелік әріптестік институтының деректері бойынша муниципалдық қызметтердің 30% - дан астамы МЖӨ форматында жұмыс істейді [2].

АҚШ-та мемлекеттік және жеке әріптестік жобаларын іске асыру үшін институционалдық негіз қалыптасқан, бұл мемлекетке қаржыландырудың балама көздерін тартуға (экономикалық дағдарысқа байланысты бюджет қаражатының жетіспеушілігі жағдайында), ал бизнеске экономиканың оған бұрын қол жетімсіз салаларына қатысуға, өнімді және жауапты жүктелген жобаларды өткізудің ұзақ мерзімді мүмкіндігіне ие болуға мүмкіндік береді.

Осылайша, АҚШ-та МЖӨ-ні дамытуға жауапты мемлекеттік орган, МЖӨ-нің келісімшарттық нысанын іске асыру үшін белгілі бір нормативтік база және дәстүрлі мемлекеттік қызмет саласына белсенді түрде енгізілетін бизнестің әлеуеті бар.

АҚШ-та МЖӨ тетіктерін қолдана отырып, жобалар іске асырылатын негізгі секторлар арасында, көлік инфрақұрылымы, сумен жабдықтау және су бұру жүйелерінің құрылысы мен күтімі, білім беру, қорғаныс секторы, қылмыстық-атқару жүйесін және денсаулық сақтау жүйесін бөліп көрсетуге болады.

МЖӨ жобалары жолдарды, туннельдерді, көпірлерді, әуежайларды, порттарды, теміржолдарды және басқа да көлік инфрақұрылымының нысандарын салу және күтіп-ұстауға байланысты мәселелерді шешуде маңызды рөл атқарды, өйткені көлік индустриясы МЖӨ жобаларын іске асыруда, екі тарапқа да тиімді, ең үлкен сала болып табылады. Осы салада МЖӨ жобаларының тартымдылығына келесі факторлар себеп болды.

Біріншіден, мемлекеттік артықшылықтар туралы түсінігі, мысалы, МЖӨ құралдарын қолдану арқылы халыққа көрсетілетін қызметтердің сапасы мен тиімділігін арттыру мақсатында, жобаны тиімді іске асыруға көмектесу.

Екіншіден, тұтынушылардан көлік инфрақұрылымы объектілерін пайдаланғаны үшін ақы алу мүмкіндігі, бұл жеке сектордың шығыстарының бір бөлігін өтеуге байланысты, қаржылық ауыртпалықты айтарлықтай азайтады.

Үшіншіден, жеке секторға жобалардың ауқымдылығы мен ұзақ мерзімді сипаты тартымды болып табылады.

МЖӘ-нің тағы бір артықшылығы-объектінің құрылысын қысқа мерзімде аяқтауға немесе қайта құруға деген ұмтылыс, өйткені объектін пайдалануға бергеннен кейін пайдаланушылардан ақы алу есебінен пайда алу жеделдейді.

Соңғы он екі жылда Америка Құрама Штаттары МЖӘ модельдерін қолдану арқылы 43 автомобиль жолының құрылысы мен күтіміне 21 миллиард доллар жұмсаған. Калифорния, Флорида, Техас және Вирджиния штаттары автомобиль жолдарының 18 жобасына 10,6 млрд. көлемінде қаржы жұмсап, көлік инфрақұрылымында МЖӘ қолдану бойынша көшбасшы атанды [4].

Бүгінгі таңда АҚШ-тағы МЖӘ әлеуметтік инфрақұрылым саласындағы бірқатар жобаларды жүзеге асыру үшін де қолданылады. Калифорния штатындағы қалалық әкімшілік орталығының құрылысы – The Long Beach Азаматтық орталығы, Индианаполистегі басты сот орталығының құрылысы жобасы, Индиана штатында – the Consolidated Justice Facility project, сондай-ақ Калифорния Мерсед университетінің кампусының құрылысы осығын үлкен дәлел бола алады. АҚШ-та соңғы жиырма жыл ішінде көптеген инфрақұрылымдық салаларда жүзеге асырылатын жобалардың саны артып келеді. Мұндай жобалар қолданыстағы инфрақұрылым нысандарын күтіп-ұстаудың, сондай-ақ жаңаларын құрудың тиімді әдісі ретінде дәлелденді. Инвестициялардың жалпы көлемін қарастыру тұрғысынан көлік саласы-жол құрылысы жалпы қаржыландырудың 56%-ын құрайды.



Сурет 1. МЖӘ жобаларының түрлерін құны бойынша бөлу, миллиард АҚШ доллары (1985-2020 жж)  
Дереккөз: [3]

Алайда, АҚШ-тағы МЖӘ нарығын әр түрлі салаларда іске асырылатын жобалар саны тұрғысынан қарастыру барысында, мүлдем басқа көріністі көруге болады.



Сурет 2. МЖӘ жобаларының санын бөлу, дана (1985-2020 жж.)  
Дереккөз: [3]

Бұл статистикалық деректерді қалыптастыру 1985 жылдан бастап қазіргі уақытқа дейінгі аралықта жүзеге асырылған. Диаграммдағыдай, көлік секторы жетекші болып тұр, бірақ басым орындарды сумен жабдықтау объектілеріне қатысты жобалар алады - 40%, сондай-ақ ғимараттар мен құрылыстарды салу және қайта құру - 31% құрайды [3].

Жалпы, мемлекеттік-жекеменшік әріптестік жөніндегі ұлттық кеңестің мәліметтері бойынша, қазір Американың әр қаласында 23-тен 65-ке дейін муниципалдық қызметтер жеке бизнеспен бірлесіп жұмыс істейді. Оның мұндай жобаларға қатысуы жергілікті билік органдарына бюджет қаражатын 20-дан 50 пайызға дейін үнемдеуге мүмкіндік беріп отыр.

МЖӘ тетіктерін қолдануда АҚШ-та қарқынды дамып келе жатқан тағы бір сала - сумен жабдықтау және су бұру құрылысы мен қайта құру индустриясы. АҚШ-тағы 100-ден астам муниципалитет су шаруашылығы құрылыстарын салуға, күтіп ұстауға және пайдалануға келісімшарттар жасасқан. Жеке сектор 23 мыңнан астам ауыз сумен жабдықтау жүйелеріне қызмет көрсетеді. 2014 жылға қарай Америка Құрама Штаттарында су мен сарқынды сулар жүйелерін күтіп-ұстауға және пайдалануға жеке сектордың қатысуы 1990 жылдардан бастап 84 пайызға өскен.

Қылмыстық-атқару жүйесін дамыту - бұл мемлекеттік-жекеменшік серіктестікті қолданатын экономиканың тағы бір саласы. АҚШ түрмелерінде қамауда отырғандардың шамамен 7% -ын жеке сектор қамтамасыз етеді. Бұл көрсеткіш басқа елдермен салыстырғанда ең жоғары болып табылады. 34-тен астам штат және АҚШ Федералды үкіметі түрме қызметтерін көрсету үшін жеке сектормен келісімшарт жасасты. Мысалы, Нью-Мексико штатында шамамен 45% сотталушылар жеке түрмелерде отыр. Құрама Штаттардағы Қылмыстық-атқару нарығы құрылымы бойынша айтарлықтай күрделі. Мемлекеттік органдар иелігінде болып, ал қызмет көрсету мен пайдалануды келісімшарт бойынша жеке сектор жүзеге асыратын түрме мекемелері де жеткілікті [4].

АҚШ-тағы болашақ МЖӘ жобаларының ең перспективалы тағы бір бағыты - денсаулық сақтау саласы. 2012 жылдан бастап 2019 жылдар аралығында Америка Құрама Штаттарында денсаулық сақтау саласына жұмсалатын шығындар жалпы ішкі өнімнің 17% -дан астамын өсті және 2021 жылға қарай 20% -ға дейін өседі деп күтілуде, бұл емделуге деген сұраныстың, созылмалы аурулардың және қымбат тұратын сынақтардың өсуін көрсетеді [5]. АҚШ-тың Денсаулық сақтау ұлттық институттары, Азық-түлік және дәрі-дәрмектермен қамтамасыз ету басқармасы (FDA), оншақты фармацевтикалық компаниялар арасында АҚШ-тағы дәрі-дәрмектерді әзірлеу мен мақұлдауды жеделдету мақсатында компаниялар мен бірнеше коммерциялық емес ұйымдар арасында мемлекеттік-жекеменшік серіктестік жүзеге асырылған.

Жоба 2014 жылы басталған және Альцгеймер ауруы, II типті қант диабеті, ревматоидты артрит және жүйелі қызыл жегі ауруын емдеуге арналған дәрі-дәрмектерді жасауға бағытталған.

Серіктестіктің маңызды элементі - деректерге қол жетімділікті қамтамасыз ету. Сондай-ақ, АҚШ-та дәл дәрі-дәрмек бастамасы жүзеге асырылуда. Оның мақсаты - биомедицина саласындағы жаңалықтарға сүйену, геномика жетістіктерін пайдалану, үлкен деректерді басқару және денсаулық сақтаудың ақпараттық технологиялары. Осы бастама аясында фармацевтикалық өнеркәсіптің, пациенттер топтарының, ғылыми орталықтардың қатысуымен зерттеулерді қаржыландыру жоспарланып отыр. Бастаманың мақсаты - жобаға 1 миллионнан астам еріктілерді тарту және медициналық деректерді, соның ішінде генетикалық деректерді қамтитын пациенттер тізімін құру. Бұл жаңа дәрі-дәрмектерді шығаруды ынталандырады және медициналық қызметті жақсартуға ықпал етеді деп болжанады (аурулардың алдын-алу және емдеу).

Қорытындылайтын болсақ, зерттеу барысында АҚШ та МЖӘ жобаларының даму тарихы нақты инфрақұрылым және инновациялық саланы қамтығанын байқауымызға болады. Сонымен қатар, АҚШ тәжірибесі көрсеткендей, инновациялық процесті жеке қаржыландыру арқылы да, мемлекеттік қаржыландыру арқылы да дамытуға болады. Мұның бәрі инвестиция көзіне емес, оның тиімділігіне байланысты. Елдегі инвестициялық климаттың табиғаты, инновациялық процеске қатысушылардың қатынастарын реттейтін заңнамалық базаның дамуы, ғылыми зерттеулерді ақпараттық-материалдық қамтамасыз ету, ынтымақтастық маңызды рөл атқарады. Қазіргі таңда МЖӘ жобалары денсаулық сақтау және білім беру салаларына көп көңіл бөлінуде. Осылайша, маңызды жобаларды іске асыру, жаңа технологияларды құру және енгізу, нәтижелерді бірлесіп пайдалану үшін мемлекеттік-жекешелік әріптестікті қолдану АҚШ-қа осы бағытта әлемде жетекші орын алуға мүмкіндік берді.

#### **Қолданылған әдебиеттер тізімі**

1. Варнавский В.Г. Партнерство государства и частного сектора: формы, проекты, риски. – М.: Наука, 2005. -С.3-21.
2. Кабашкин В.А., Нерсисян Л.Г.. Финансовый кризис и перспективы государственно частного партнерства в Соединенных Штатах Америки и Канаде. Серия: «Мировая экономика. Современное взаимодействие власти и бизнеса». - М.: ООО «МИЦ», 2010. С.37-56.
3. Электрондық дереккөз: Public Works Financing: <https://pwfinance.net/>
4. Шаманина Э.А. Сферы применения государственно-частного партнерства в США // Государственно-частное партнерство. — 2016. — Т. 3. — № 2. — С. 135–150.
5. Электрондық дереккөз: Государственно-частное партнерство в сфере здравоохранения. Международный опыт: <https://www.apteka.ua/article/423444>.

УДК 334

#### **ИНФРАҚҰРЫЛЫМДЫҚ ЖОБАЛАРДЫ ІСКЕ АСЫРУДА МЕМЛЕКЕТТІК-ЖЕКЕШЕЛІК ӘРІПТЕСТІК МЕХАНИЗМДЕРІН ҚОЛДАНУДЫҢ ШЕТЕЛДІК ТӘЖІРИБЕСІ**

**Мелдеш Диана Керімжанқызы**

[meldesh\\_d@mail.ru](mailto:meldesh_d@mail.ru)

Л.Н. Гумилев атындағы ЕҰУ 7М04133 Мемлекеттік-жекешелік әріптестік экономикасы тобының 1-курс магистранты, Нұр-Сұлтан қаласы, Қазақстан  
Ғылыми жетекшісі – Рыспекова М.О.

Инфрақұрылымды дамыту міндеті еліміздің экономикалық саясатында бірінші орынға шықты. Жалпы әлеуметтік-экономикалық өмірдің өзгеруі және жаңаруы, жалғыз мемлекеттің әлеуметтік маңызды функцияларды сапалы орындауына ауыртпалықтар туғызады.